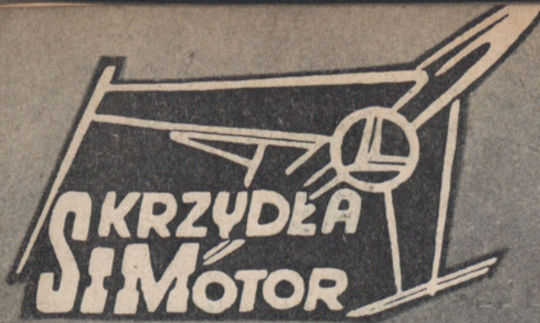


Nr 10 (246) ROK VI
4 — 10 MARCA
1951
CENA 60 gr

WALCZYMY O POKÓJ I PLAN SZEŚCIOLETNI

— Czy możesz mi wyjaśnić, o czym radziło VI Plenum Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej? — spytał mnie Zbyszek.

— Chętnie, bo to ważne i doniosłe obrady. Otóż... gdybym Cię zapytał jakie jest w chwili obecnej najważniejsze zadanie całego naszego narodu: twoje i moje, naszych ojców i kolegów, pilotów i robotników, ministrów i modelarzy, co odpowiedziałbyś na pytanie?

— No, chyba Plan Sześcioletni! Tak przecież uczy nas organizacja zetempowska.

— Oczywiście. Plan Sześcioletni, plan budowy podstaw socjalizmu, który zmieni zasadniczo i gruntownie oblicze naszego kraju — to nasze najważniejsze zadanie. Toteż referat Przewodniczącego KC PZPR, Bolesława Bieruta, poświęcony był właśnie sprawie walki o Plan Sześcioletni. Bo o Plan trzeba walczyć, trzeba go zdobywać własnym wysiłkiem i zbiorową, zorganizowaną pracą. Ale walka o plan wiąże się nierozerwalnie z walką o pokój, prowadzoną przez narody świata przeciwko tym, którym ten pokój i szczęście ludzkości są nienawistne i obce. Referat Bolesława Bieruta omawiał obszernie sytuację międzynarodową i wskazał konkretnie na przyczyny jej zaostrzenia się.

— Jakie to przyczyny?

— Przede wszystkim — agresywna, to znaczy prowadząca do wojny polityka imperialistów, to ich bezgraniczna chciwość nowych zysków bez względu na to, jaką drogą zdobytych. Imperialistom zależy na wojnie, bo widzą w niej źródło zawrotnych dochodów: fabryki lotnicze — za dostarczane samoloty, fabryki amunicji — za bomby i pociski. Ostatnie wydarzenia na froncie koreańskim dowodzą tego zupełnie wyraźnie.

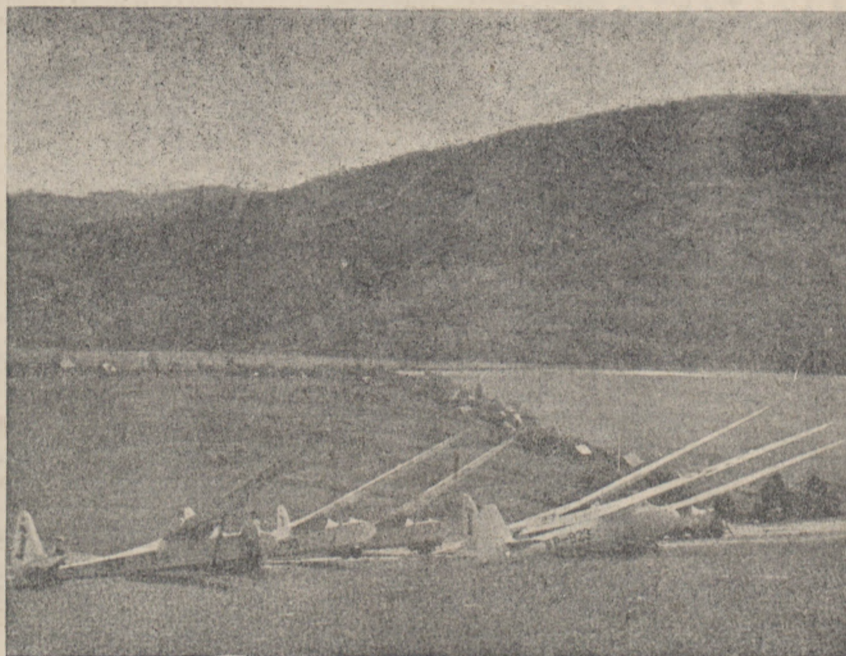
— Ale to wszystko nie oznacza chyba, że wojna jest nieunikniona?

— Oczywiście, że nie. Sprawa wojny i pokoju leży w naszych rękach, to znaczy w rękach obrońców pokoju i na to nic nie poradzą podżegacze wojenni. Ale walka o pokój — to walka o wzmocnienie naszego kraju, o podnoszenie jego potęgi gospodarczej i obronności, a tym samym — o wzmocnienie całego naszego obozu pokoju. Tym właśnie celom służy Plan Sześcioletni...

— ...i dlatego musimy się bić o jego wykonanie — zakończył Zbyszek. — Przy pomocy Związku Radzieckiego i pod przewodnictwem klasy robotniczej pokonamy wszystkie trudności!

— Ale nie zapominaj przy tym — dodałem — o Planie Sześcioletnim na swoim odcinku: o wynikach wyszkolenia lotniczego, o uświadomieniu politycznym, o Lotniczej Sześciolatce. Pamiętaj, że Plan Sześcioletni — to dla każdego z nas codzienna, wytrwała praca nad tym wszystkim, co nieraz wydaje się nawet niezbyt ważne, ale w lotnictwie nie ma rzeczy nie ważnych. Czy pracujesz nad wykonaniem lepszego modelu, czy uczysz się aerodynamiki, czy organizujesz masówkę lotniczą — rób to lepiej, szybciej, sprawniej. Niechaj każdy twój lot będzie lepszy od poprzedniego, niech będzie lepiej przygotowany i przemyślany. Bo twoja praca — to wkład w Lotniczą Sześciolatkę, a ona — to wkład w nasz narodowy Plan Sześcioletni.



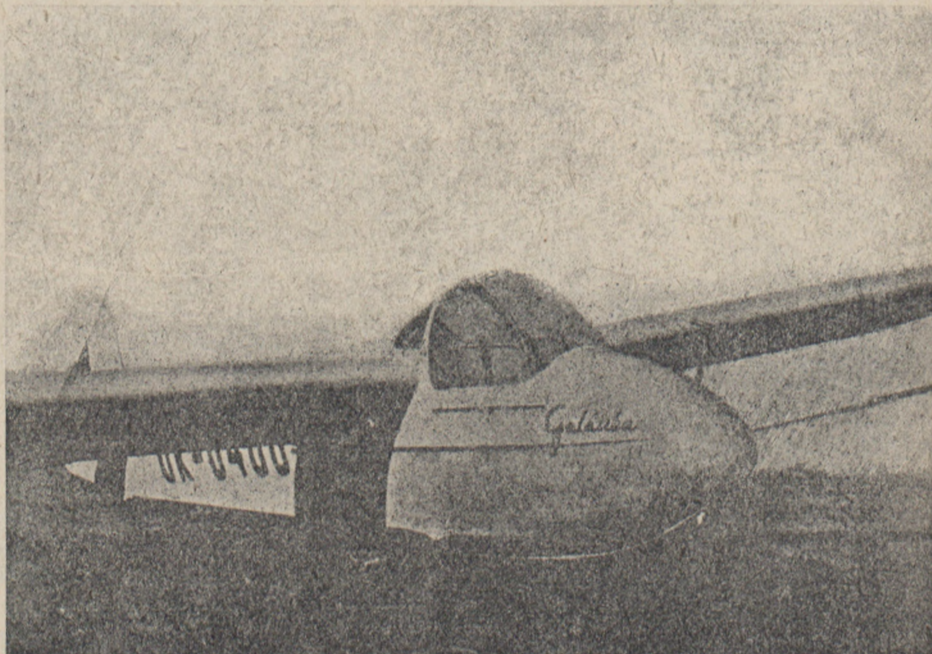


Zbliża się wiosna. Piloci Ligi Lotniczej z zapałem wzbogacają zasób swych wiadomości teoretycznych, aby z rozpoczęciem sezonu lotów ruszyć z nowym zapasem energii do walki o przedterminowe wykonanie zadań drugiego roku lotniczej sześciolatki.

* * *

Zdjęcie poniższe przedstawia nowy czechosłowacki szybowiec treningowo-wyczynowy LG-124 „Galanka", przeznaczony do szkolenia pilotów do kat. D. Niektóre dane: rozpiętość 12,12 m; długość 6,38 m; ciężar własny 160 kg; szybkość minimalna 50 km/godz; szybkość opadania 0,85 m/sek.

Foto: LL i „Letecke Noviny"



O LIDZE LOTNICZEJ



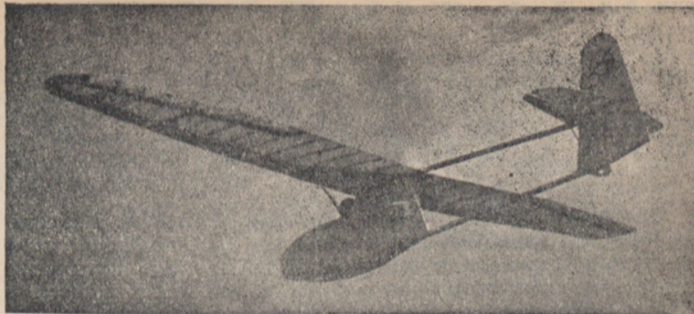


Foto: WAF

Przed paroma tygodniami podaliśmy do wiadomości czytelników SiM-u, że Liga Lotnicza rozpoczyna masowe szkolenie ogólno-lotnicze szerokich warstw młodzieży, zorganizowanej w Kołach Ligi Lotniczej.

W kilku artykułach pisaliśmy o tym, aby już zawczasu pomyśleć o znalezieniu odpowiedniego do celów szkoleniowych lokalu, rozejrzeć się za wykładowcą — słowem jak najlepiej przygotować się do startu, jakim będzie rozpoczęcie planowej, systematycznej nauki o lotnictwie.

Dziś — startujemy! Wierzymy, Przyjaciele, że weźmiecie się do pracy z zapałem i energią, wiemy bowiem, że bardzo pragniecie zostać lotnikami, aby wziąć aktywny udział w radosnej pracy nad tym, co szczerze i prosto nazywacie w swych listach do redakcji: nad budową socjalizmu w naszej ludowej ojczyźnie.

Uważajcie pilnie: pierwszym tematem z długiej listy lotniczych tematów, które musicie opanować — jest: „Liga Lotnicza". Musicie jak najwięcej wiedzieć o organizacji, której jesteście członkami, o jej historii i rozwoju, o jej wewnętrznej budowie, celach i zadaniach, które ma do wykonania w realizacji wielkiego Planu Sześcioletniego.

Posłuchajcie! Nie każdy z Was, zapewne, zastanawiał się nad tym, jakie przemiany przeszła dzisiejsza Liga Lotnicza, masowa organizacja, licząca przeszło pół miliona członków, na przestrzeni choćby ostatnich dwóch lat. Powinniście dobrze wiedzieć, w imię jakich celów nastąpiła z początkiem roku 1950 wielka reorganizacja Ligi Lotniczej, która w pierwszy rok Planu Sześcioletniego weszła już jako potężna i jedyna, społeczna organizacja lotnicza, jednocząca w sobie szkolenie i trening, modelarstwo i masową propagandę lotnictwa, zagadnienia wychowania lotników i podwyższenia ich kwalifikacji fachowych. O tym wszystkim każdy z Was powinien wiedzieć dokładnie. Nie tylko wiedzieć, ale przekazać swe wiadomości jak najszerszym warstwom swych kolegów i koleżanek.

Co więcej powinniście wiedzieć o swej organizacji? Każdy z Was musi dobrze zdawać sobie sprawę z tego, jakie są naczelne zadania Ligi Lotniczej. Świadomość tego konieczna jest szczególnie dziś, w dobie przybierającej z każdym dniem na sile walki mas pracujących całego świata o pokój, w czasie bohaterskich wysiłków polskiej klasy robotniczej nad podnoszeniem potencjału gospodarczego naszego państwa, walki o podniesienie poziomu kultury, oświaty i dobrobytu mas pracujących. Musicie wiedzieć, że naczelnym zadaniem Ligi Lotniczej jest skierowanie wysiłków całej organizacji na realizację Planu 6-letniego lotnictwa sportowego.

Następnie: powinniście wiedzieć dokładnie, jakie jest źródło sukcesów, które odnoszą nieustannie — piloci Ligi Lotniczej — szybowcowi i silnikowi, modelarze, nasze szkoły lotnicze i aerokluby w szybkich postępach szkolenia, w ilości i jakości wyczynów, w masowym szkoleniu młodzieży robotniczej i chłopskiej. Musicie wiedzieć, czemu Polska zawdzięcza piękny, żywiołowy rozwój swego ludowego lotnictwa sportowego, wiedzieć, co powinno stać się dla nas wzorem tego, jak lotnictwo ma służyć masom pracującym kraju i sprawie pokoju.

Sądzimy, że o odpowiedź nie trudno: źródłem sukcesów we wszystkich dziedzinach życia naszego kraju — a więc i w dziedzinie lotnictwa — jest bohaterski przykład, nierozerwalna przyjaźń i braterska pomoc Związku Radzieckiego.

Zdajecie sobie sprawę, Przyjaciele, że w walce o pokój jednoczą się przeciwko obozowi amerykańskich podżegaczy wojennych oraz ich wasali szerokie masy obozu postępu i pokoju wokół Związku Radzieckiego. Wiecie, że światowy front pokoju odnosi w tej walce wielkie zwycięstwa, że Polska Ludowa stanowi w tym obozie ważne ogniwo. Powinniście zatem wiedzieć, co ma stać się codziennym drogowskazem w Waszej ligowej pracy i w jakim kierunku powinniście zmobilizować Wasze wysiłki, jako członków LL — aby jak najbardziej wzmocnić światowy front bojowników o trwały pokój oraz przyśpieszyć budownictwo socjalizmu w Polsce. Drogowskazem tym winno stać się dla Was hasło: Ludowe lotnictwo w służbie mas pracujących—na straży pokoju.

Zadań do wypełnienia — Liga Lotnicza ma wiele. Jako jej członkowie musicie dobrze rozumieć ich sens i umieć dać odpowiedź na wiele: dlaczego?

Jeśli kiedy zapyta Was kto, dlaczego ciągle macie podnosić poziom swego wyszkolenia lotniczego i wzbogacać zasób wiadomości zarówno lotniczych, jak ideologicznych — winniście dać jasną, krótką odpowiedź, taką jaka przystoi dobrze uświadomionemu i orientującemu się w lotniczych sprawach członkowi LL: mobilizujemy swe wysiłki w kierunku wzmocnienia obronności naszej Ludowej Ojczyzny, w kierunku stworzenia silnego zaplecza dla Odrodzonego Lotnictwa Wojskowego.

Żadnych trudności nie powinny Wam również nastręczać odpowiedzi na pytania takie, jak: Kto winien stać się fundamentem naszych kadr lotniczych? Dlaczego modelarstwo lotnicze powinno stać się sportem masowym? — Dlaczego należy uświadamiać społeczeństwo o pracy i zadaniach Ligi Lotniczej? — Dlaczego trzeba zwalczać i krytykować nieróbstwo i biurokrację w lotniczej pracy? — Dlaczego trzeba wprowadzać socjalistyczne metody lotniczej pracy, popierać racjonalizatorstwo? — Dlaczego każdy członek LL powinien wykazywać w swej pracy wielką czujność?

Sądzimy, Drodzy Przyjaciele, że weźmiecie głęboko do serca powyższe wytyczne, którymi powinniście się kierować przy nauce pierwszego, tak bardzo ciekawego i różnorodnego tematu, jakim jest: „Liga Lotnicza".

Materiały, na podstawie których ugruntujecie swe wiadomości o Lidze Lotniczej, znajdziecie w SiM-ie: Nr. 1—2 art. „Liga Lotnicza", Nr. 4 art. „Walne zebranie", Nr. 7 art. „Zabieramy się do pracy w Kole LL", Nr. 22 art. „Nasze zadania — nasza droga" (wszystkie numery — z roku 1950), w „Skrzydlatej Polsce": Nr. 1 art. „W obliczu nowych zadań", Nr. 2 art. „Na nowej drodze", „Rok 1950 w pracach Ligi Lotniczej", Nr. 6 art. „Cele i zadania Ligi Lotniczej", „Ludowe Wojsko Polskie widzi w pracach LL zaplecze lotnictwa wojskowego", „Przysposobienie obywateli do obrony kraju — oto główny cel Ligi Lotniczej", „Nasze zadania w budowie socjalizmu", „Wychowujmy lotnicze kadry" (wszystkie numery — z roku 1950), oraz w konspekcie pt. „Lotnictwo Polski Ludowej" (wydanym na Święto Lotnictwa 1950).

Czas, przeznaczony na przeprowadzenie wykładów na powyższy temat — wynosi 4 godziny, po jednym wykładzie.

Życzymy Wam wytrwałości w pracy i wiele zadowolenia. Pracujcie tak, jak przystało na młodych obywateli Ludowej Polski, żyjących w pięknych i dumnych latach zwycięstwa idei wolności, latach budownictwa fundamentów socjalizmu w naszym państwie. Nie zrażajcie się trudnościami, jeśli się nadarzą, pokonajcie je. Waszą świadomością i poziomem wiadomości przyczynicie się do jeszcze szybszego rozwoju ludowego lotnictwa.

J. Z.

—URI PICHENGI—
W GOŚCINIE U LOTNIKÓW WALCZĄCEJ KOREI

Na białym śniegu odbijają się wyraźnie jego szerokie ślady. A za nim tak samo powolnie kroczą po drodze zaprószonej śniegiem ludzie — obdarci i przemęczeni. Kobiety niosą na plecach dzieci owinięte w pstre kołdry; mężczyźni dźwigają toboły z ubogim dobytkiem, chwyconym na prędce, w ostatniej minucie, kiedy już palił się dom, a obok wybuchały bomby.

Teraz wracają do domu, a raczej na miejsce, gdzie do niedawna jeszcze stały domy i kwitły ogrody owocowe. Domu już nie ma — czarne, opalone i okopcone drzewa jabłoni nie wydały owoców, lecz ludzie uporczywie idą, i idą, by na pogorzelisku zbudować nowe życie, nowy dom jeszcze większy i ładniejszy od starego, by znów posadzić jabłonie i wczesną wiosną wdychać subtelny aromat ich delikatnych płatków.

W Korei na drogach pełno ludzi.

— Idziemy do domu — mówią Koreańczycy — idziemy budować...

Lecz oto ludzie zatrzymują się. Zadzierając głowy, patrzą w górę, w szare zimowe niebo i uśmiech szczęścia opromienia ich twarze. W górze słychać warkot samolotów.

— Chana, tuł, soj... (jeden, dwa, trzy...) — skwapliwie liczy bosonogi chłopiec, zsiniały od zimna, a dorośli powtarzają za nim, jak oczarowani: „Chana, tuł, soj..."

Nad ich głowami przemknęła szybko pierwsza trójka stalowych ptaków, za nią druga, trzecia...

— Uri pichengi! — mówią ludzie i radość bije z ich postarzałych od nieszczęść twarzy — Uri pichengi! Nasze samoloty!...

Stara kobieta patrzy w górę. Łzy płyną po jej pomarszczonej twarzy...

— Być może, że to mój Coj — sokół. — szepcze. Ludzie, co kroczą obok, ostrożnie zdejmują tobół z jej pleców i troskliwie dopomagają matce lotnika przejść przez głęboki lej.

Młode sokoły Korei. Jak wyrośli oni, jak zmężniały przez ten krótki czas ich potężne skrzydła! Nauczyli się błyskawicznie atakować „latające twierdze", bić w ich słabe miejsca i niszczyć je. Unosząc się w górę po niezawodnym trafieniu, wiedzą; teraz tryśnie czarny, gryzący dym, po nim czerwone języki płomieni z podbitego potwora.

Pewnego razu, nad drogą, którą jechaliśmy, zawiązała się walka powietrzna. Naprędce zamaskowaliśmy samochód i podnieceni obserwowaliśmy walkę toczącą się nad naszymi głowami. Lekki zwinny i szybki myśliwiec atakował kolejno trzy „latające twierdze". Usiłowały one zapędzić samolot koreański do koła ogniowego, ale lotnik umiejętnie manewrując wyprowadził samolot spod obstrzału.

Wybierając odpowiedni moment, pilot koreański zapalił jedną „fortecę" — zaczęła ona tracić szybkość. Za chwilę celną serią myśliwiec trafił drugi samolot nieprzyjacielski. Trzeci zaczął skwapliwie uciekać.

— Aj-ja, aj-ja — zapominając o wszystkim, krzyczeli ludzie na drodze. Wymachiwali czapkami tak, jakby lotnik mógł ich widzieć. — Czosomnida! Wyśmienicie!

A zza lasu, gdzie spadł drugi amerykański samolot... unosił się gęsty, czarny dym.

NA „ZNISZCZONYM" LOTNISKU

Wąska ścieżka to wznosiła się stromo, to opadała w dół. Gałęzie krzaków i drzew biły o burty samochodu. W tym niespodzianie wpadliśmy do potoku górskiego. Spieniona woda na moment zatopiła chłodnicę, lecz samochód prychając już wyskoczył na suchy, kamienisty brzeg i pomknął wąwozem, który stale zwężał się, stając się podobnym do ciemnych, murowanych korytarzy średniowiecznej budowli. Wkrótce ujrzeliśmy promień światła i... umundurowanego młodzieńca, który zagrodził nam drogę:

— Nugu — jo? Kto idzie? — znany okrzyk, tak powszechny na drogach wojny, taki krótki we wszystkich językach świata.

Skrupulatnie sprawdził rozkaz jazdy kierowcy, potem nasze dokumenty, po czym stanął na stopniu samochodu i nachylając się blisko ku kierowcy — cichym głosem poinformował go, jak jechać do sztabu.

Zmierzchło już, na niebie ukazywały się blade gwiazdy, a my wciąż jechaliśmy po krętych ścieżkach górskich i, kiedy zdawało się, że już, już koła potoczą się w przepaść — ścieżka niespodziewanie skręcała i samochód znów wspinał się w górę.

Przed nami rozbłysły dwa zielone światełka, migając wśród drzew, jak świętojańskie robaczki. Kiedy dojechaliśmy do tych światełek, rozległ się lekki gwizd i jakby spod ziemi, wyrosło pięciu żołnierzy.

Powtórne sprawdzenie dokumentów, krótka rozmowa z konwojującym i znów posuwamy się, lecz bardzo powoli, przez gęste zarośla. Zatrzymujemy się.

Otwierają się drzwi i jesteśmy w poczekalni. Jest tu kilka okrągłych stolików, na których stoją pstrokate miseczki z pokrywkami oraz na płaskich spodeczkach suche ciastka z mąki ryżowej.

Z przyległego pokoju wyszedł do nas dowódca jednostki lotniczej Kim Dal Won. Jest to młody, wysoki mężczyzna o żywych czarnych oczach, z odznakami podpułkownika. Zaprosił nas do swego gabinetu, w którym na ścianie wisiała wielka mapa Korei, a na niej wyraźnymi czerwonymi kółeczkami oznaczone lotniska nieprzyjacielskie.

Nawiązuje się przyjacielska rozmowa.

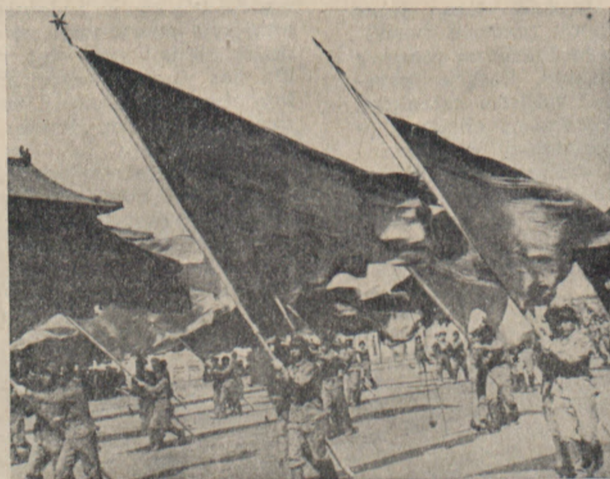
— Czy wam wiadomo — pyta z uśmiechem Kim Dal Won — że znajdujecie się dziś na „zniszczonym" lotnisku? Tak, przynajmniej, trzykrotnie już podawała prasa amerykańska. Trzeba przyznać, że Amerykanie nie raz bombardowali to nasze lotnisko. Amerykańscy bandyci powietrzni fotografowali palące się samoloty i wybuchy na lądowisku. Lecz cała sztuka polega na tym, że bombardowali oni przygotowane przez nas pozorne lotnisko. Czerwonym płomieniem paliły się wtedy... samoloty z drzewa, wykonane przez naszych stolarzy. „Zniszczone" lotnisko, jak widzicie, jest czynne, chociaż wy nawet znajdując się tu — wątpliwe, czy zobaczycie samoloty. Nauczyliśmy się je maskować...

Z wielkim zainteresowaniem słuchaliśmy tego asa lotnictwa Korei, o którym wiele czytaliśmy w gazetach koreańskich. Niejednokrotnie wiódł on do walki eskadry samolotów koreańskich i zawsze zwyciężał.

(c. d. n.)

Tłum. z tyg. Ogoniok St. Macur

Ludowej Armii Koreańskiej, bohatersko walczącej przeciwko zbrodniczym hordom amerykańskich imperialistów i ich sługusów, pomagają w wypieraniu wroga ochotnicy chińscy. Swym udziałem w walkach o wolność Korei — dokumentują oni również wolę obrony granic swej własnej ojczyzny. Na zdjęciu: ochotnicy chińscy defilują ulicami Pekinu.



ABSOLUTNY MISTRZ DOSAW ANNA BODRIAGINA

Wyobraźcie sobie lotnisko w Tuszynie w dniu otwarcia Wszechzwiązkowych Zawodów Lotniczych, ustawione w długi rząd samoloty sportowe, uroczysty dwuszereg pilotów przed trybuną...

W tym dwuszeregu można było zobaczyć najlepszych instruktorów klubowych i ich wychowanków — ludzi najrozmaitszych zawodów, którzy swój wolny czas poświęcili sportowi lotniczemu. Gdy dano sygnał do podniesienia flagi, wystąpiła z dwuszeregu i podeszła do masztu wysoka, młoda kobieta w granatowym kombinezonie i w skórzanej pilotce. To Anna Bodriagina, instruktor Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa, zeszłoroczny absolutny mistrz DOSAW w technice pilotażu.

Pilotka wciągnęła flagę. Przechyliwszy głowę patrzyła, jak flaga rozwijana przez wiatr triumfalnie załopotała nad lotniskiem.

Piloci przedefilowali przed trybuną i pomaszerowali do samolotów. Wkrótce maszyny pojawiły się w powietrzu nad tuszyńskim lotniskiem. Uczestnicy zawodów demonstrowali swoje umiejętności, opanowanie lotów w szyku i zespołową akrobację.

Lecz właściwa walka rozpoczęła się dopiero następnego dnia. Wówczas dostrzegliśmy znowu Annę Bodriaginę. Siedząc wraz z innymi pilotami na trawie lotniska uważnie patrzyła w niebo.

Pierwsi wznieśli się w powietrze zawodnicy, startujący na samolotach Po-2; w ślad za nimi miały wstąpić do walki Ut-2, a potem dopiero Jaki-18 najszybsze ze wszystkich. Na jednym z nich miała lecieć Anna Bodriagina.

Anna Bodriagina uważnie śledziła lot samolotów Po-2, z rzadka wymieniając uwagi z towarzyszami ze swego aeroklubu — Jakubem Forostienko i Aleksandrem Afanasjewem. Piloci wykonywali właśnie pierwszą z czterech prób, przewidzianych regulaminem zawodów. Lecieli po kręgu na wysokości 300 m i kolejno każdy z nich podchodził do lądowania, starając się posadzić maszynę dokładnie przy literze T.

Bodriagina dawno już nie latała na samolocie Po-2, lecz lubiła tę niepozorną na oko maszynę. Na niej pierwszy raz uniosła się w powietrze dwadzieścia lat temu.

...Ukończywszy siedmioklasową szkołę Anna Bodriagina poszła do pracy jako statystyk w warsztatach samochodowych Metrostroju*. Jeśliby wówczas powiedział jej ktoś, że droga jej prosto z fabrycznego biura prowadzić będzie na lotnisko — roześmiałaby się oczywiście. Przecież wówczas Ania nie widziała jeszcze nawet z bliska samolotu.

Zdarza się, że marzenia o lataniu budzą się w dzieciństwie. Młodzi ludzie uparcie dążą do spełnienia tego marzenia nie ustępując, dopóki nie dopną swego. A młody statystyk Ania Bodriagina dążyła wtedy tylko do tego, by jak najprędzej opanować swój skromny zawód. Lecz Metrostrój posiadał swój aeroklub. Młodzi budowniczowie podziemnych pałaców uczyli się tam latać.

I oto pewnego razu Tosia Iljiczewa z rady zakładowej zatrzymała Anię przy tablicy ogłoszeń. Wisiało na niej zawiadomienie, że przyjmuje się zapisy na kurs pilotażu.

— Zapiszmy się! — zaproponowała Tosia.

— Czy dam radę? — odrzekła Ania. — Przecież lotnicy, to niezwykli ludzie. Gdzie mnie tam do nich...

Po długich dyskusjach i wahaniach poszły w końcu obie na komisję lekarską. Wkrótce po tym na półce z książkami w mieszkaniu Ani obok podręczników statystyki pojawiły się nowe tomy — książki o lotnictwie.

W trzy miesiące później przybył na teoretyczny kurs pilotów instruktor z aeroklubu, by zakwalifikować pewną ilość słuchaczy na szkolenie praktyczne. Lotnik wziął spis uczestników kursu i wzywał kolejno każdego z nich na rozmowę. Niektórym stawiał w spisie „ptaszki".

„Mnie oczywiście nie zapisze „ptaszka", nie nadaję się" — myślała Ania, stojąc przed instruktorem. Nieśmiało odpowiadała na pytania człowieka, który umiał latać i uczył tej sztuki innych...

Tym razem nie została zakwalifikowana. Ale już w kilka dni później zawiadomiono ją, że przydzielono ją do grupy uczniów, i że powinna zjawić się na lotnisku Małe Wiaziemy. Ania pojechała tam pod wieczór razem z Tosią. Kiedy wysiadły z pociągu na małej podmiejskiej stacyjce, było już zupełnie ciemno. Wschodził księżyc. Dziewczęta maszerowały z walizeczkami w ręku po cichej drodze. Na nocnym niebie migotały światełka, rozlegał się przygłuszony i ucichający co chwila warkot silników. Wśród ciszy, jaka właśnie nastawała dziewczęta usłyszały nagle jakiś dziwny szum, świst i w powietrzu zawisła jasna jak księżyc, oświetlona kopuła spadochronu. Spadochron opadał, jarząc się przeźroczystym blaskiem, a pod nim kołysała się maleńka, czarna figurka człowieka.

Długo, jak zaczarowane patrzyły dziewczęta w niebo. Czy to możliwe, że i one będą kiedyś w księżycową noc tak samo skakały z samolotu na ciemną, niewidoczną ziemię?

Po tym niezapomnianym wieczorze nastąpiły powszednie lotnicze dni. Uczniów ulokowano w internacie, a po kilku dniach przyszedł po nich Andrzej Lebiediew, ten sam instruktor, który przyjeżdżał na kurs i stawiał „ptaszki" w spisie słuchaczy. Przyprowadził Anię do samolotu i wtedy po raz pierwszy zobaczyła ona z bliska zielone lśniące skrzydła maszyny.

(c. d. n.)

* Metrostrój — przedsiębiorstwo budowy metra — moskiewskiej kolei podziemnej.



Wśród milionów kobiet radzieckich, kroczących w awangardzie kobiecego ruchu o pokój i demokrację, jest Anna Bodriagina, instruktor Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa, zeszłoroczny mistrz DOSAW w technice pilotażu (zdjęcie z lewej)

PILOCI SPORTOWI WALCZĄ O POKÓJ

Piloci sportowi Związku Radzieckiego kroczą w pierwszych szeregach aktywnych bojowników o pokój. Swą codzienną pracą nad rozwijaniem umiejętności lotniczych, ustanawianiem nowych rekordów krajowych, czynnym udziałem w pracach na rzecz gospodarki narodowej swej socjalistycznej Ojczyzny — dokumentują wolę utrzymania pokoju i zabezpieczenia twórczej pracy milionów obywateli ZSRR.

Postawa pilotów radzieckich jest wzorem dla pilotów lotnictwa sportowego ludowej Polski, i tysięcy pilotów innych, miłujących pokój narodów. Z entuzjazmu, jaki wykazują sportowcy - lotnicy Związku Radzieckiego w swej lotniczej działalności — czerpią natchnienie piloci sportowi Ligi Lotniczej, coraz aktywniej, masowo akcentujący swą wolę przeciwstawienia się wojennym zakusom imperialistów.

Poniżej podajemy wypowiedź Marii Czeczniewej, wybitnej radzieckiej pilotki sportowej.





Długa jest lista radzieckich kobiet, wyróżniających się wybitnymi osiągnięciami we wszystkich dziedzinach sportu lotniczego. Razem z mistrzynią DOSAW w pilotażu silnikowym Anną Bodriaginą, doskonałą pilotką Marią Czeczniewą, szybowniczką Małgorzatą Raceńską, mistrzynią sportu balonowego Kondratiewą i setkami innych — walczy aktywnie o pokój Leontyna Wołkowa, absolutny mistrz sportu spadochronowego ZSRR na rok 1950 (zdjęcie u góry)

UTRZYMAMY POKÓJ NA ŚWIECIE!

„My, ludzie radzieccy nie zapomnieliśmy strasznego oblicza wojny. W pamięci naszej pozostały jeszcze wizje przestępstw niemieckich faszystów.

Miałam 18 lat, kiedy hitlerowskie hordy napadły na nasze ziemie. Urodziłam się i wychowałam w socjalistycznej ojczyźnie, życie moje płynęło szczęśliwie. Nagle w lecie 1941 roku na ziemi naszej rozerwały się pierwsze bomby, byłam świadkiem śmierci niewinnych ludzi... Oburzenie nie miało granic — w szeregach tysięcy młodzieży poszłam ochotniczo na front, bronić ojczyzny.

Przez cztery lata z bronią w ręku walczyłam z cudzoziemskimi zaborcami. Kiedy najgorszy wróg ludzkości — faszyzm — został zniszczony, kiedy miłujące wolność narody zaczęły leczyć rany otrzymane w wojnie, na międzynarodową arenę wystąpił nowy pretendent na gospodarza świata, wróg ludzkości — amerykański imperializm.

Imperializm amerykański chce owładnąć całym światem, usiłując uczynić z innych krajów swoje kolonie, a narody tych krajów chce zamienić w swoich niewolników. Ale to się nie stanie! 500 milionów podpisów pod Sztokholmskim Apelem Obrońców Pokoju złożonych przez ludzi dobrej woli całego świata— to ogromna siła, która potrafi poskromić żarłoczne apetyty podżegaczy do nowej światowej wojny.

Lotnicy - sportowcy Związku Radzieckiego razem z całym narodem jak jeden mąż podpisali Apel Sztokholmski Obrońców Pokoju. Obecnie jak nigdy dotychczas zabraliśmy się do naszej sportowo - lotniczej pracy. Lato 1950 roku przyniosło dużo krajowych i międzynarodowych rekordów. Radzieccy sportowcy swoimi osiągnięciami wsławiają naszą kochaną ojczyznę. We wszystkich krańcach Związku Radzieckiego, dziewczęta i chłopcy zajmują się ulubionym sportem lotniczym bez oderwania się od pracy i nauki. Wzmacniając siłę swojej ojczyzny radzieccy sportowcy będą zawsze walczyć o pokój.

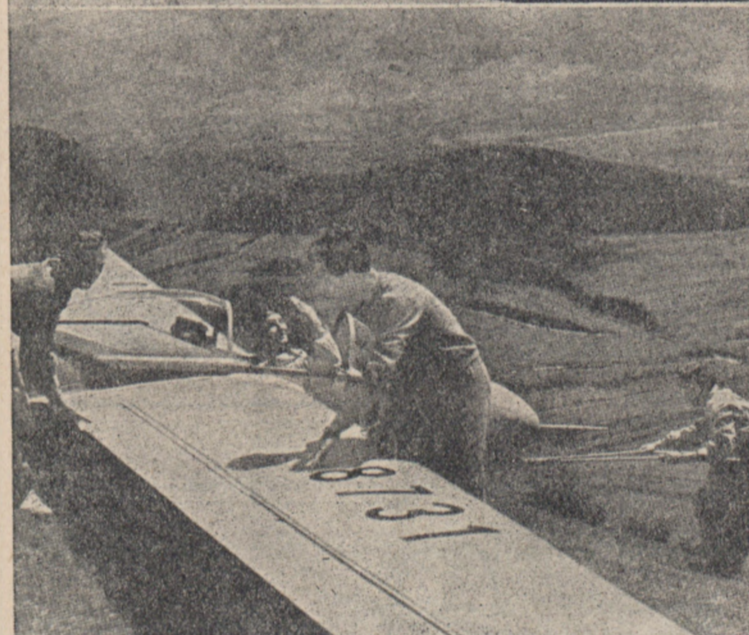
Wielka jest siła obrońców pokoju! Niech podżegacze do nowej krwawej wojny, nie zapominają o lekcji historii. Pod mądrym przewodnictwem chorążego pokoju wielkiego Stalina, miłujące pokój narody unicestwią plany podżegaczy wojennych i utrzymają pokój na świecie".

Bohater Związku Radzieckiego
MARIA CZECZNIEWA
mistrz sportu ZSRR

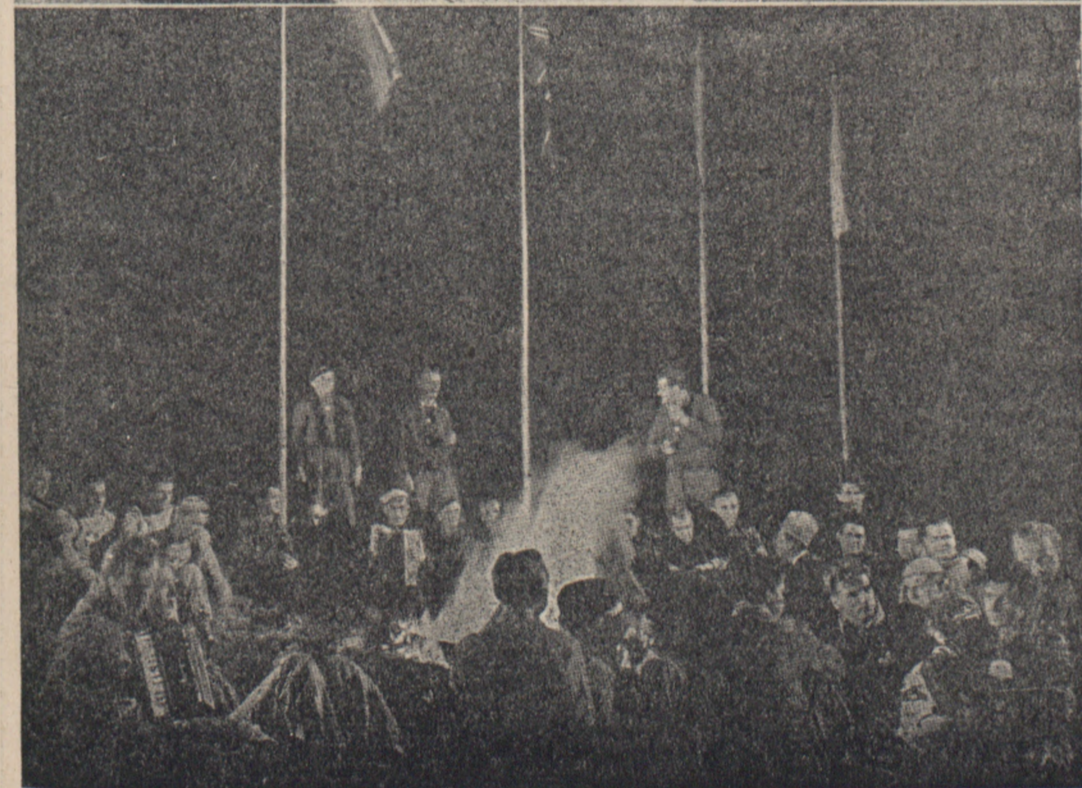
KOBIETY LOTNICZKI POLSKIE W SZEREGACH FRONTU NARODOWEGO WALKI O POKÓJ I PLAN 6-LETNI!











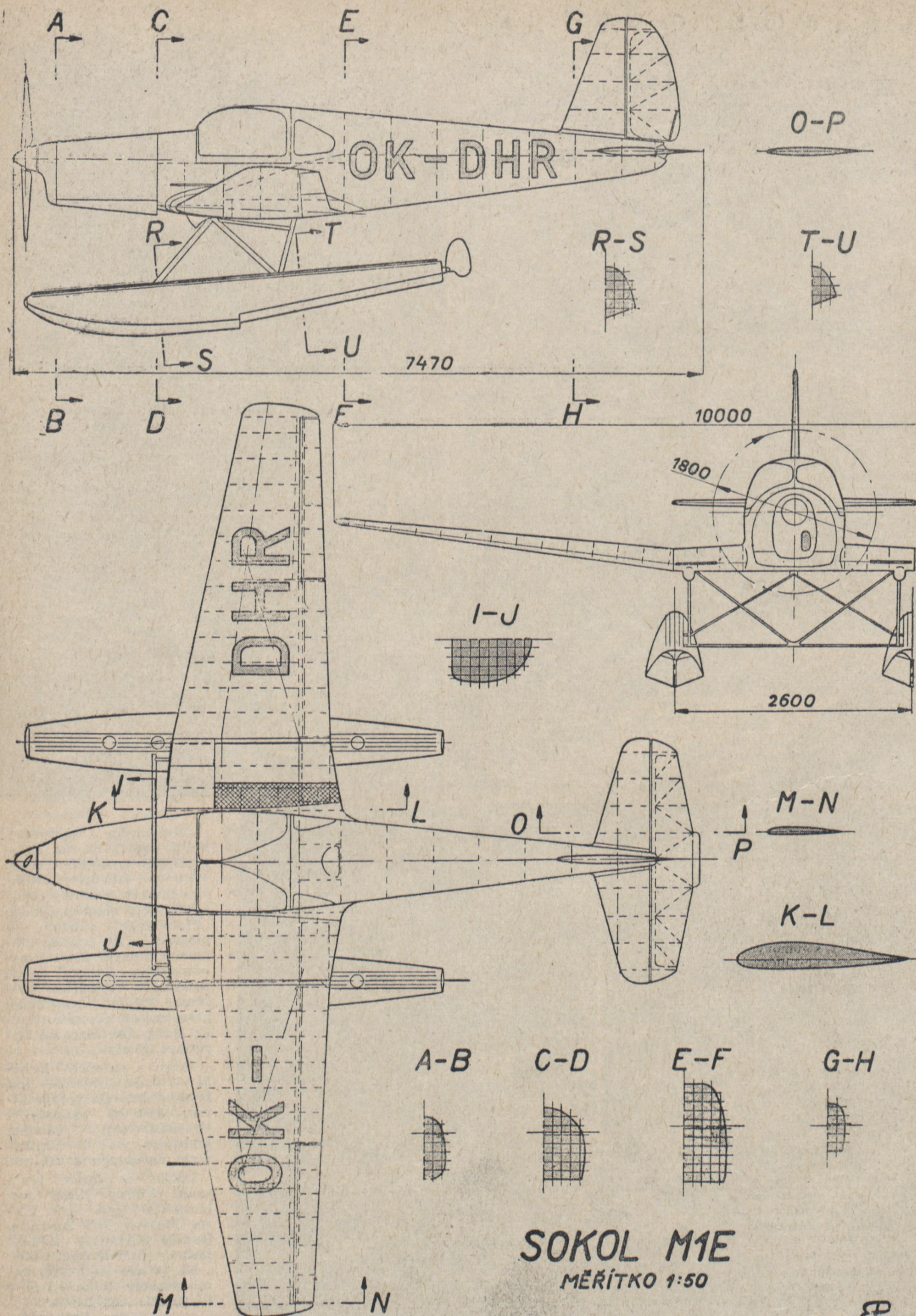
„Zwycięskie skrzydła", które podziwiają na ekranach kin czechosłowackich wszyscy miłośnicy lotnictwa naszej bratniej republiki, jest obok polskiego „Pierwszego startu" — pierwszym na świecie długometrażowym filmem szybowcowym. Powstał on na podstawie książki p. „Vitezna kridla", napisanej przez trzech autorów: Cenka Dubę, Jiri Marka i Miroslava Skaly.

Jeden z autorów książki — Cenek Duba — jest jednocześnie reżyserem filmu. Jest on znanym w Czechosłowacji pilotem szybowcowym i silnikowym aeroklubu praskiego.

Udział w filmie biorą znani aktorzy filmu czechosłowackiego, jak Vlasta Fialova, Jiri Adamira, Rudolf Krivanek, Eduard Dubsky, Rudolf Deyl i inni.

Na stronie niniejszej zamieszczamy kilka zdjęć z filmu „Vitezna kridla".

Foto: „Letectvi"



A
C
E
G
O-P
OK-DHR
R
T
R-S
T-U
S
U
7470
B
D
F
H
10000
1800
DHR
I-J
2600
J
K
L
O
M-N
P
K-L
J
OK-
A-B
C-D
E-F
G-H
SOKOL M1E
MĚŘÍTKO 1:50
M
N

ČESKOSLOVENSKÉ SPORTOVNI LETECTVI
(CZECHOSŁOWACKIE LOTNICTWO SPORTOWE)

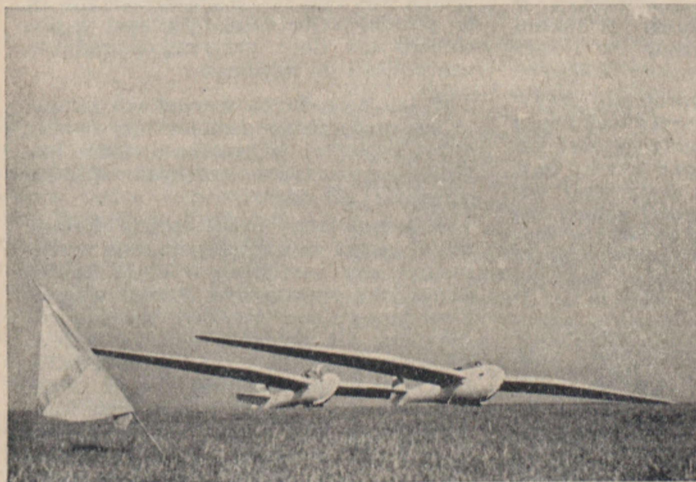
W dniu 10 marca br. minęło cztery lata od podpisania w Warszawie układu o przyjaźni i wzajemnej pomocy pomiędzy Polską i Czechosłowacją. Więzy braterskiej przyjaźni i współpracy, łączące oba nasze narody, połączyły także naszą brać lotniczą z ludźmi lotnictwa ludowej Czechosłowacji.

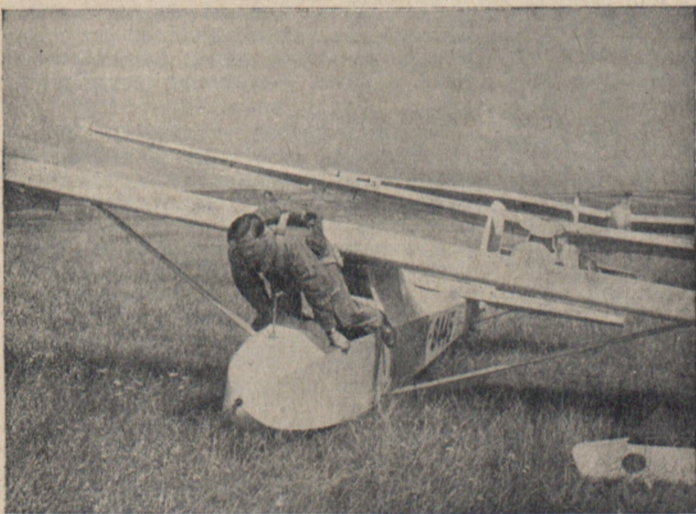
Naszym czechosłowackim Kolegom-lotnikom przesyłamy najserdeczniejsze pozdrowienia. Niechaj umacnia się przyjaźń naszych bratnich narodów w wspólnej walce o pokój i socjalizm.



Modelarstwo lotnicze w Ludowej Czechosłowacji rozwija się z roku na rok coraz lepiej, stając się sportem w pełni masowym. Modelarze czechosłowaccy, realizując swe zobowiązania, ustalili szereg cennych rekordów krajowych w poszczególnych kategoriach modeli latających, a między innymi — w kategorii modeli szybkościowych na uwięzi.







Dużymi osiągnięciami mogą poszczycić się również czechosłowaccy szybownicy. Systematycznie podnosząc poziom swego wyszkolenia, piloci i pilotki szybowcowe Czechosłowacji ustalili w r. 1950 nowe rekordy krajowe. Spośród nich wymienić należy przede wszystkim przelot docelowy powrotny 250 km (Ladislav Svab) i długotrwałość lotu — 33 godz. 05 min. (Ladislav Marmol). Na zdjęciach z lewej: fragmenty z czechosłowackich szybowisk.

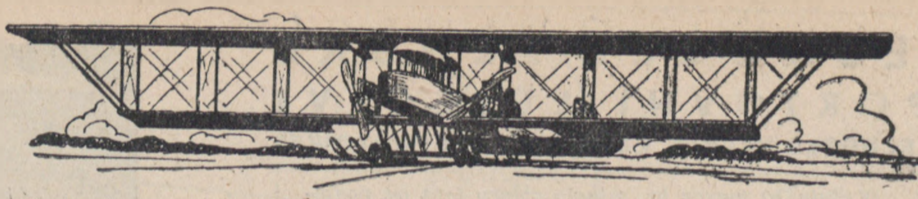
Szeroko znane i cenione są powojenne konstrukcje czechosłowackich samolotów sportowych. Czechosłowacki przemysł lotniczy produkuje seryjnie cały szereg doskonałych maszyn sportowych, jak Aero-45, Sokol M1C, Zlin-22, Zlin-381. Na zdjęciu z prawej: „Sokol" w locie. Samolot tego typu wykonał lot dookoła Afryki.

Zdjęcia: Czechośrodek



KABINY NASZYCH SAMOLOTÓW

inż. RYSZARD WITKOWSKI



Rosyjski samolot „Grand" z roku 1812 był jednym z pierwszych samolotów na świecie, który posiadał kabinę zamkniętą, zapewniającą załodze dobrą widoczność.

Następnym etapem rozwoju kabin samolotowych było pojawienie się kabin zamkniętych, chroniących załogę od wpływów bezpośredniego oddziaływania otaczającego powietrza. Trudno dziś ustalić, który samolot jako pierwszy na świecie posiadał taką kabinę, w każdym razie rosyjski samolot „Grand" z r. 1912, konstrukcji Igora Sikorskiego, był z pewnością jednym z pierwszych. Z rysunku „Granda", który był dwusilnikowym dwupłatem, widać, że dość obszerna kabina posiadała kształty zbliżone do wozu tramwajowego, dzięki temu, zapewniała jednak załodze dobrą widoczność, bowiem całe jej ściany były wykonane jako przezroczyste. Okna szklone były oczywiście normalnym szkłem, a nie, jak dziś, nietłukącym się przezroczystym szkłem organicznym Plexi czy Perspex.

Ulepszoną wersję kabiny zamkniętej dał Sikorski w dalszym udoskonaleniu „Granda" — w czterosilnikowym samolocie „Ilia Muromiec", będącym podówczas największym samolotem lądowym świata (r. 1913).

Pierwsze kabiny zamknięte posiadały bardzo poważne wady. Oszklenie z tłukącego się szkła, narażające załogę na niebezpieczeństwo przy lada twardszym lądowaniu było jedną z głównych. O tym jednak, że początkowo kabiny zamknięte nie przyjęły się, zdecydowała głównie ich nieużyteczność przy złej pogodzie. Okna kabiny stawały się nieprzejrzyste przy opadach oraz przy spadku temperatury niżej 0°C i uniemożliwiały tym samym lot. Dopiero później lotnictwo nauczyło się walczyć skutecznie ze „ślepnięciem" kabin przy złej pogodzie.

Jednak pierwsze kabiny zamknięte posiadały prócz wad również i niewątpliwe zalety. Możność lotu bez specjalnego ubioru jak i możliwość zapewnienia podróżnemu szeregu wygód były zbyt ważnymi aby z nich zrezygnować. To też przez szereg lat po I Wojnie Światowej służyła kabina zamknięta w lotnictwie, lecz tylko podróżnym powietrznym a nie pilotom. Na świecie latało wiele samolotów, w których kabina pilota była normalną kabiną otwartą ale zato kabina pasażerska — zamkniętą. Maszyny o takim niezwykłym zestawie kabin budowane były nawet jeszcze w r. 1934,

Na kształt i ogólne rozwiązanie kabin samolotów sportowych ogromny wpływ wywierały konstrukcje zgłaszane do wielkich międzynarodowych zawodów lotniczych t. zw. Challenge (czytaj: Czelendż). W zawodach tych, jak wiadomo, Polska odniosła dwukrotnie zwycięstwo, a mianowicie w Berlinie w r. 1932 (Żwirko i Wigura na RWD-6, i w Warszawie w r. 1934 Bajan i Pokrzywka na RWD-9).

Do roku 1930 samoloty challengowe miały albo kabiny otwarte, albo też półotwarte. Te ostatnie charakteryzowały się tym, że pilot siedzący w kabinie jedyny kontakt wzrokowy z otoczeniem utrzymywał przez otwory w bocznych ścianach kadłuba. Z takimi kabinami budowane były w Polsce wszystkie pierwsze samoloty RWD.

Kabiny półotwarte poprawiały opływ strug powietrza wokół bryły kadłuba, a przez to dodatnio wpływały na osiągi samolotu. Równolegle jednak kabiny te w sposób niedopuszczalny pogarszały widoczność załogi. Do przodu załoga nie widziała absolutnie nic, chyba, że któryś z członków załogi wychylił głowę przez otwór, boczny, bowiem ten nie był niczym zasłonięty.

Challenge 1932, który, jak wspomnieliśmy, zakończył się wspaniałym sukcesem polskiej załogi na polskim samolocie, stał się terenem istnej inwazji kabin zamkniętych na samoloty sportowe. Wśród maszyn, które wówczas stanęły do konkursu, nie było już ani jednej z kabiną otwartą, bądź półotwartą! Nasze RWD-6 miały przestronne kabiny z dwoma drzwiczkami z dwu stron kadłuba. Piloci siedzieli obok siebie i mieli doskonałą widoczność we wszystkich kierunkach przez bogate oszklenie, które po raz pierwszy wykonane zostało z nietłukącej się masy. Drugi polski typ — PZL-10 miał miejsca w tandem (jedno za drugim) i nieco gorszą widoczność.

Kabina zamknięta umocniła się na stałe w klasie samolotów lekkich. Dziś już tylko mniej nowoczesne samoloty szkolne lub czysto sportowe (np. akrobacyjne) mają jeszcze kabiny otwarte. Reszta posiada kabiny zamknięte, wykonane z dużych arkuszy nietłukącego się szkła organicznego, zapewniającego prócz bezpieczeństwa wspaniałą widoczność. Coraz częściej wnętrze takich kabin jest kształtowane na wzór wnętrza nowoczesnego samochodu, czemu sprzyja m. in. zastąpienie drążka sterowego przez podobne do kierownicy koło sterowe (t. zw. wolant). Inne urządzenia sterowe także doprowadzane są do postaci najbardziej poręcznej w obsłudze, zaś ilość przyrządów redukowana bywa do minimum.

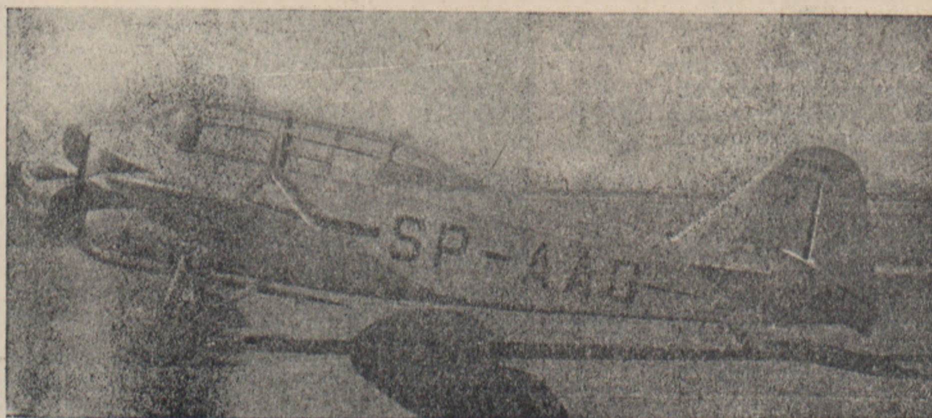
W jak wygodnych warunkach pilotuje się nowoczesny samolot turystyczny mówi najlepiej fotografia wnętrza kabiny najnowszego czechosłowackiego samolotu „Bonzo".

W samolotach pasażerskich kabina załogi uległa zasadniczej zmianie w momencie gdy zarzucono odkrytą kabinę pilota jako przestarzałą. Przede wszystkim zapewniono pilotowi wygodę nie mniejszą niż przewożonym pasażerom. Wygoda ta wyraziła się w miękkim fotelu, ogrzewanej kabinie i t. d. Poza tym ułatwiono pracę pilota przez usadowienie u jego boku drugiego członka załogi, odciążając pilota w pracy przez nawigowanie, obsługę radia i inne czynności. Oszklenie kabiny zabezpieczono od „ślepnięcia" przez elektryczne podgrzewanie. Zamiast drążka wprowadzono wolant a komplet przyrządów uzupełniono przyrządem najbardziej ważnym — automatycznym pilotem.

Umieszczenie kabiny załogi na kadłubie samolotu pasażerskiego z biegiem czasu nie uległo zmianie. Ponieważ chodziło o uzyskanie z niej możliwie dobrej widoczności, stale znajdowała się ona w górnej części przedniej kadłuba. Jest jasne, że w wypadku posiadania przez samolot parzystej ilości silników, rozmieszczonych na skrzydłach, mogła kabina znajdować się na samym przodzie kadłuba, a wtedy widoczność była najlepsza z wszystkich możliwych!

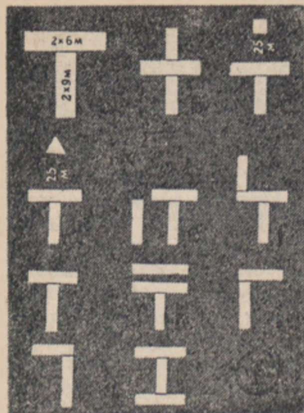
(c. d. na str. 158)

W kabiny zamknięte zaopatrzone są dziś, nie licząc wyjątków, wszystkie samoloty sportowe. Na zdjęciu: polski „Szpak" ma również kabinę zamkniętą. Foto: WAF



BIAŁA CHORĄGIEWKA — MOŻNA STARTOWAĆ!

ROMUALD GUDEL



Określanie kierunku wiatru za pomocą litery T

Wyjdźmy na ruchliwą ulicę wielkiego miasta. Na chodnikach tłumy ludzi. Jezdnią pędzą samochody, jeżdżą tramwaje. Ruch jest olbrzymi. Każdy śpieszy się do swoich zajęć. Każda minuta jest droga. Dochodzimy do skrzyżowania ulic... Już mamy przebiedz, już nogą stanęliśmy na jezdni... A tu głos milicjanta „Obywatelu przejścia nie ma" chłodzi nasze zamiary. Rzeczywiście spostrzegamy dopiero teraz czerwone światło „stój" — przejście zamknięte.

Tak — przepisy ruchu normują życie na ulicy. Znaki porozstawiane na ulicach, placach, skrzyżowaniach informują nas o sposobie poruszania się bez wywołania wypadków.

No, dobrze, zapytacie, ale co to ma wspólnego z lotnictwem? Przecież w powietrzu nie ma ulic, nie ma przechodniów, a więc po co trzeba uważać? Rzeczywiście zdawałoby się, że sprawa jest bardzo prosta.

Spytajcie jednak pilotów, na pewno odpowiedzą inaczej. A przepisów i znaków regulujących bezpieczeństwo lotów jest tyle samo co na ziemi no i oczywiście trzeba się do nich stosować. Tam nie ma milicjanta, który by ostrzegł przed grożącym niebezpieczeństwem. Pilot musi znać dokładnie wszystkie znaki sygnalizacyjne, ażeby się do nich zastosować. W ten sposób zapobiega on możliwym wypadkom.

Najważniejszą rzeczą jest poruszanie się na lotnisku i w jego obrębie. Za lotnisko uważamy powierzchnię ograniczoną na lądzie lub na wodzie, przeznaczoną i przystosowaną do przylotu, postoju i odlotu statków powietrznych.

Start i lądowanie winno się odbywać w zasadzie na lotniskach. Szybkość kołowania po lotniskach nie może przekraczać szybkości prędko idącego człowieka. Samolot kołujący po wylądowaniu ma pierwszeństwo przed kołującym na start. Na znak dany przez startowego chorągiewką czerwoną, kołujący samolot winien niezwłocznie się zatrzymać. Samoloty startują z linii startu dopiero na sygnał, dany przez startowego białą chorągiewką. Prawo pierwszeństwa do startu mają samoloty sanitarne, następnie komunikacyjne i szkolne. Jeżeli na starcie jest kilka samolotów tej samej kategorii, prawo pierwszeństwa mają samoloty szybsze według kolejności z góry ustalonej. Przy lądowaniu pilot obowiązany jest uważać czy lądowanie nie jest zakazane odpowiednimi znakami, czy strefa lądowania jest wolna i czy nie zachodzi jakaś inna przeszkoda. Po wylądowaniu samolot winien wykołować z pasa lądowania na pas neutralny.

W lotnictwie sportowym najczęściej stosuje się znaki i sygnały optyczne (pomijam na razie łączność radiową). Najważniejszym ze znaków tego rodzaju jest sygnalizacja kierunków wiatru. Odbywa się to przy pomocy rękawa lotniczego (lub strzały oświetlonej w nocy) umieszczonego na słupie lub w hangarze w miejscu widzialnym z całego lotniska. Wysokość takiego urządzenia winna wynosić ponad 6 m.

Kierunek wiatru określamy także przez wyłożenie na ziemi litery „T" koloru białego (rys. 1a) lub na śniegu koloru czarnego. (Płachty, z których układa się znaki lotnicze, są z jednej strony białe, a z drugiej czarne). Zwrócona jest ona swym wierzchem w kierunku „pod wiatr", imitując sylwetkę samolotu lądującego pod wiatr. Jeżeli nie ma na lotnisku takich urządzeń, kierunek wiatru określamy przy pomocy dymu. Jeżeli wiatru nie ma litera „T" wskazuje wyznaczony kierunek lądowania.

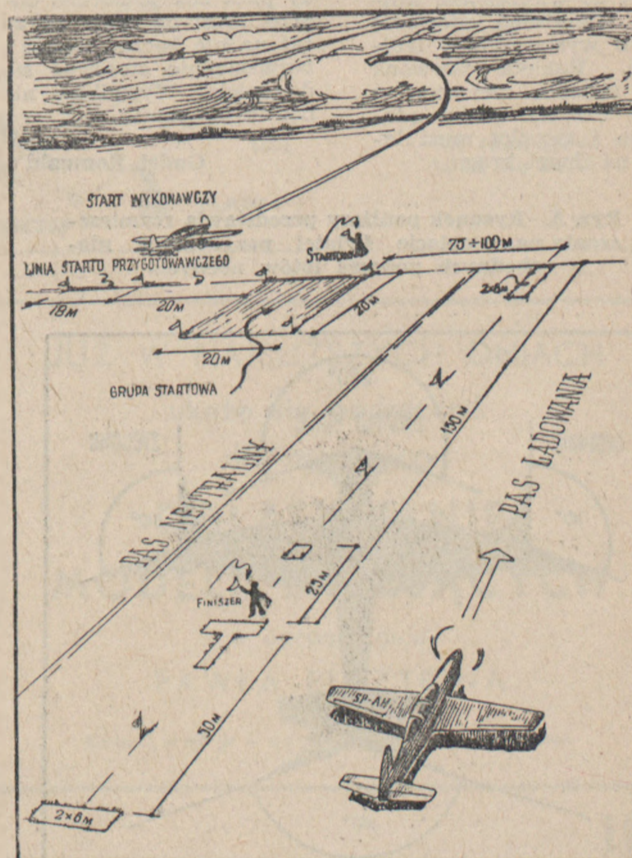
Biały krzyż (rys. 1b) wyłożony na środku strefy lądowania oznacza zakaz lądowania. Na ogół obowiązuje na lotniskach okrążenie lewoskrętne. Znaczy to, że samoloty nad lotniskiem wchodząc w rundę (okrążenie) winny skręcić w lewo. Na ziemi oznacza się to przez wyłożenie w odległości 25 m przed literą „T" kwadratu (1c). W wypadku wyłożenia trójkąta w tym samym miejscu, obowiązuje okrążenie prawoskrętne. Brak kwadratu lub trójkąta oznacza zawsze rundę lewoskrętną. Na wysokości powyżej 1 000 m można dokonywać zwroty dowolne.

Na ogół lądowanie odbywa się z prawej strony litery „T". Jeżeli samoloty mają lądować z lewej strony, to przy „T" z lewej strony układa się dodatkowo płachtę (rys. 1e). W wypadku lądowania na koła wykładamy pas na literze „T" (rys. 1f). Gdy mamy uszkodzone podwozie poprzeczka z „T" jest odsunięta w przód (rys. 1g). Przy rozkazie natychmiastowego lądowania nad „T" układamy dodatkowo płachtę (1h). Gdy jest uszkodzone lewe kółko podwozia zawijamy lewą część poprzeczki T (1i), gdy uszkodzone prawe — prawą część poprzeczki T (1j). Lądowanie na kadłub — znak (rys. 1k).

Dla dokładnego wyznaczenia miejsca lądowania i grupy startowej wykłada się na lotnisku odpowiednie znaki, tzw. wyłożenie startu (rys. 2). Na czole litery „T" stoi startowy tzw. finiszer, regulujący lądowanie samolotów. Przy starcie wykonawczym — startowy regulujący startowanie. Podczas lotów nocnych samolot musi mieć światła pozycyjne. Przepisy o światłach obowiązują od wschodu do za-

(c. d. na str. 156)

Rys. 2. Rysunek poniższy przedstawia tzw. wyłożenie startu, mające na celu dokładne wyznaczenie miejsca lądowania i grupy startowej.



BIAŁA CHORĄGIEWKA — MOŻNA STARTOWAĆ!

(c. d. ze str. 155)

chodu słońca. W tym czasie nie wolno używać świateł innych, które by mogły być uważane jako światła sygnałowe, przepisane dla żeglugi powietrznej. Samolot zarówno w locie jak i przy poruszaniu się własnymi środkami na ziemi powinien mieć następujące światła: (rys 3). Światło przednie powinno być widziane z odległości 8 km, światło boczne i tylne z odległości 5 km. Inne sygnały świetlne można używać za specjalnym zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

W nocy na lotnisku używa się następujących sygnałów świetlnych: Dla oznaczenia granic lotniska ustawia się czerwone światła co 50 — 100 m. Kierunek lądowania powinien być wskazany za pomocą oświelonego białym światłem sygnału na ziemi w kształcie litery „T". Można też ustawić trzy światła lub rozpalone ogniska w formie trójkąta równoramiennego o podstawie 200 m a wysokości 400 m. Światła wierzchołkowe ustawia się ku wiatrowi. Lądowanie winno nastąpić na linii środkowej od podstawy do wierzchołka trójkąta. Miejsca na lądowanie winno wystarczyć w trójkącie. Rakieta czerwona lub światło czerwone z ziemi oznacza zakaz lądowania i samolot musi lecieć na drugi krąg.



Rys. 4. Rozmieszczenie sygnałów świetlnych na lotnisku.

W celu wydania pilotowi rozkazu lądowania używa się sygnałów następujących: W dzień: 3 rakiety rzucone co 10 sek., których wybuchy tworzą obłoki dymu czarnego lub żółtego.

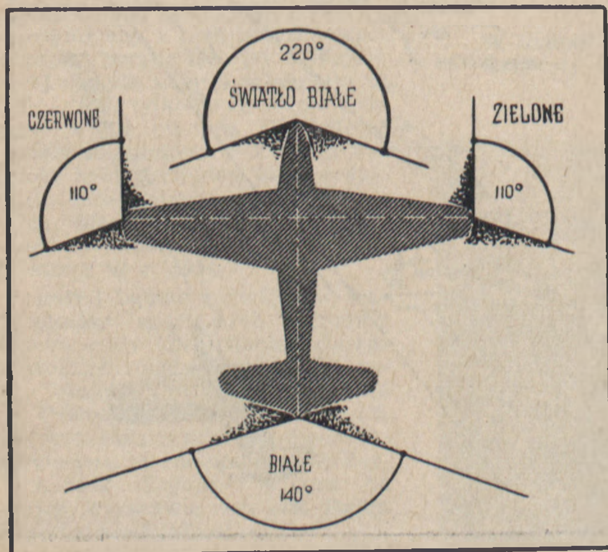
W nocy: 3 rakiety rzucone co 10 sek., których wybuchy tworzą światła lub gwiazdy czerwone.

Dla zawiadomienia pilota, że znajduje się w bliskości strefy zakazanej i powinien zmienić kierunek lotu należy stosować następujące sygnały: w dzień 3 rakiety wystrzelone co 10 sek., których wybuchy tworzą obłoki białego dymu, wskazując kierunek lotu; w nocy zaś 3 rakiety rzucone co 10 sek., których wybuchy tworzą ognie względnie gwiazdy białe, wskazując kierunek lotu, w którym pilot winien lecieć.

Są to znaki i sygnały używane najczęściej i każdy pilot zna je bardzo dobrze. Musi on tylko zwracać na nie baczną uwagę i bezwzględnie stosować się do nich. Wypadków nie będzie na pewno.

Gudel Romuald

Rys. 3. Rysunek poniższy przedstawia rozmieszczenie na samolocie świateł pozycyjnych, niezbędnych podczas lotów nocnych.



TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Do Redaktora „Tygodniowej Kroniki małego lotnictwa"

W związku z wprowadzeniem nowego programu szkolenia modelarskiego, opartego na naszym doświadczeniu, a przede wszystkim na bogatych doświadczeniach modelarstwa radzieckiego, nasuwają się pewne wnioski dotyczące modeli na uwięzi. Wnioski te oparłem na własnych obserwacjach, na opinii wielu modelarzy oraz na zdaniach tych, którzy nieraz obserwowali modele latające na uwięzi. Zresztą zdaje się już kiedyś na ten temat była rozpoczęta dyskusja na łamach SiM-u.

Modele na uwięzi bezwzględnie mają swoich zwolenników, przede wszystkim ze względu na możność ich pilotowania, wykonywania akrobacji itp. Ponieważ jednak modelarstwo ma być wstępnym kursem do „lotnictwa dużego", czy słuszne jest, by na uwięzi latały nie modele samolotów typów istniejących lub nawet pomyślanych przez modelarza, a twory w niczym nie podobne do najbardziej prymitywnego samolotu?!

Czy nie więcej korzyści i satysfakcji da latający na uwięzi np. model redukcyjny którejś z naszych maszyn, lub model redukcyjny własnej konstrukcji, jak to miało miejsce na zawodach w Łodzi.

Pole do popisu jest olbrzymie: chowane podwozie, mechanizacja skrzydła itp. — wszystko to jest osiągalne. A że modele takie również można zaliczyć do akrobacyjnych, dowiódł już jeden z instruktorów z Poznania, którego dwupłat wykonywał piękne pętle. Nie mówiąc tutaj o modelach rekordowych, szybkościowych, które ze względów zasadniczych powodują pewien wyłom, ale i te mogą zmieścić się w pewnych granicach, nie czyniąc z „małego lotnictwa" zupełnie coś odrębnego, nowy rodzaj sportu lub manii...

Jeżeli chodzi o stronę propagandową i ja i inni mogli stwierdzić, że „3 deseczki sklejone na krzyż", zaopatrzone w silniczek, wywołują wręcz przeciwny skutek; widzowie rozczarowani pytają siebie: czy to tak wygląda samolot? I to ci, których modelarze nazywają laikami w lotnictwie. Zupełnie inny skutek wywiera latający model redukcyjny, zbudowany według wszelkich zasad „dużego lotnictwa"; budzi zainteresowanie i całkowity szacunek, z którym wcale nie spotykają się ci pierwsi modelarze...

Uważam, że budowa tych modeli nie powinna być brana pod uwagę w modelarniach, nie powinniśmy oglądać ich na zawodach lub pokazach lotniczych. Silniczki modelarskie powinny być przydzielane tym modelarzom, którzy przedstawią rysunek zaprojektowanego modelu. Nasze małe lotnictwo powinno dążyć do racjonalnej motoryzacji.

F. P.

(nazwisko znane redakcji)

Zgadzając się w zupełności z wypowiedzią kolegi F. P. apeluję do wszystkich instruktorów i kierowników modelarni, aby dobrze rozważyli powyższy list i nadsyłali swoje uwagi na poruszony temat.

Ponieważ kolega F. P. poruszył sprawę silniczków, mogę zawiadomić wszystkich modelarzy, że Zarząd Główny Ligi Lotniczej rozpoczął już przydzielanie silniczków dla poszczególnych modelarni LL. W roku bieżącym silniczki więc będą w każdej modelarni i obowiązkiem poszczególnych kierowników będzie troska o jak najlepszą ich eksploatację, pamiętając, aby silnik otrzymał tylko najlepszy modelarz — ten, który buduje modele w myśl programu, a nie „trzy deseczki na krzyż".

Obserwator

OD MODELU NA SZYBOWIEC! Z SZYBOWCA NA SAMOLOT!

JAK OBLATYWAŁEM * ŻAKA *

W poprzednim numerze (patrz SiM—9) opisywałem moje przygody, jakie miałem w związku z wstępnym oblatanlem modelu „Żaka". Tak, to było wstępne oblatanie, bo trudno nazwać je inaczej, gdy lot modelu trwał zaledwie kilka sekund...

Obecnie opiszę dalszy ciąg oblatywania „Żaka", ale już w nieco zmienionych warunkach.

Po dokładnej regulacji modelu w locie szybowym — prostolinijnym z ręki i zaznaczeniu ołówkiem miejsca zamocowania skrzydeł, przygotowałem model do lotów z holu.

Co to jest hol? Hol jest to cienka i mocna nić długości do 100 metrów. Jednak nie koniecznie musi to być nić, bo holem może być również np. cienka żyłka wędkarska. Do holowania modelu ważne jest, aby hol był dostatecznie mocny i nie sprawiał kłopotów ciągłymi reperacjami zerwań. Jednak sama nić to jeszcze nie wszystko. Musi być ona odpowiednio przygotowana do pełnienia roli holu. W tym celu do jednego końca nici należy przywiązać niewielkie, (około 20 mm średnicy) kółko, wykonane z drutu stalowego lub żelaznego średnicy 1—1,5 mm. Kółko to posłuży później do zaczepienia holu na zaczep startowy, znajdujący się na płozie modelu (w wypadku „Żaka" płoza jest odpowiednio wycięta, tworząc zaczep startowy).

Wiemy więc już co to jest hol, a obecnie małe wyjaśnienie odnośnie długości. Otóż przepisy startowe naszych zawodów modeli latających ustalają, że maksymalna dopuszczalna długość holu winna wynosić 100 m. Dlatego więc warto już przed zawodami umieć puszczać model z tak długiego holu, bo bez odpowiedniego treningu może się zdarzyć, że znajdziemy się na zawodach i... zamiast wyholować model, zaplączemy się w nici.

Na moje „lotnisko" wybrałem się tym razem z kolegą Jurkiem, bo trzeba wiedzieć, że do startu modelu z holu potrzeba dwóch ludzi. Jeden trzyma model — wypuszcza go, a drugi trzyma hol i holuje model. Czy start będzie przeprowadzony dobrze, zależy to od wprawy i „zgrania" się obu modelarzy.

Jurek rozwinął nasz 100 metrowy hol, powędrował aż na koniec placu z modelem, a ja miałem holować. Jednak po krótkim namyśle doszedłem do wniosku, że źle robimy startując model od razu z tak długiego holu. Źle, bo przecież trzeba najpierw wypróbować samą czynność holowania. Tak też i zrobiliśmy. Na początek odmierzyliśmy około 30 metrów holu i rozpoczęliśmy start.

Przezornie ustaliłem najpierw kierunek wiatru, stając dokładnie tyłem do wiatru, a Jurek z modelem i końcem holu poszedł na koniec placu. Gdy hol był już wyciągnięty, poprawiliśmy nieco kierunek startu, bo wiatr w międzyczasie zmienił kierunek.

Jurek zaczepił koniec holu za płozę modelu. Ja naciągnąłem hol i obecnie z głową lekko zwróconą w stronę startującego modelu dałem sygnał ręką Jurkowi, że zaczynamy... Rozpoczęliśmy biec równocześnie, w pewnej chwili gdy model nabrał dostatecznej prędkości i dosłownie wyrywał się Jurkowi z rąk, pobiegłem szybciej, a model znalazł się już prawie nade mną. Koniec holu zsunął się automatycznie z zaczepu startowego i model rozpoczął samodzielny lot...

Spojrzałem na sekundnik mojego zegarka — lot trwał 20 sekund. To już jest coś!

Ponieważ oceniłem samodzielny lot modelu jako zupełnie zadowalający, przystąpiliśmy do następnego startu. Aha, zapomniałem dodać, że do holu przymocowaliśmy kawałek kolorowego płótna, gdyż okazało się, że wcale nie widać momentu wyczepienia się modelu z holu. Flagę tę przywiązaliśmy w odległości około 100 mm od kółka startowego.

Następny start przeprowadziliśmy już z holu stumetrowego. Podczas tego startu nauczyłem się bardzo dużo. A oto poczynione obserwacje, które skwapliwie zanotowałem:

model powinien być uprzednio tak wyregulowany, aby tor jego lotu przedstawiał się tak jak to podano na rysunku (linia gruba). Jeśli model nie „idzie za holem", znaczy to, że jest niedostateczny i konieczna jest wówczas powtórna regulacja w lotach z ręki.

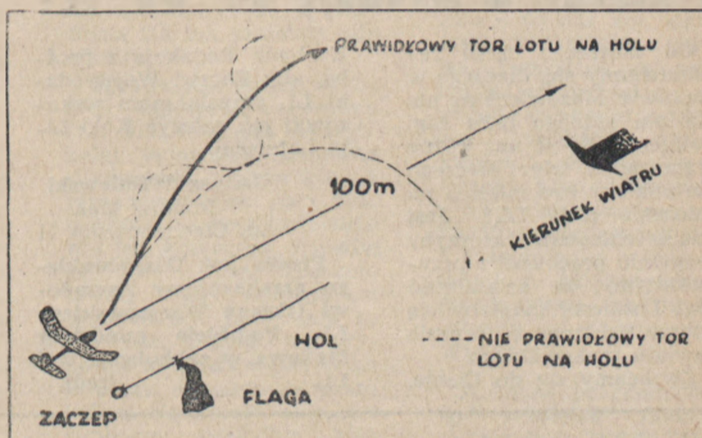
Obecnie o samym holowaniu. Najlepiej, jeżeli podczas pierwszych prób prędkość wiatru nie przekracza 3 m/sek. Holowanie należy rozpoczynać w ten sposób, że tuż po wypuszczeniu modelu w powietrze przez pomocnika, przebiegamy kilka kroków, zamieniając następnie bieg w szybki marsz. Nieodzowna jest stała obserwacja modelu przez holującego, która pozwoli na szybką reakcję w wypadku np. zmiany kierunku wiatru, czy innych nieprzewidzianych okoliczności. Trzeba pamiętać, że w pierwszej fazie startu biegniemy, aby model mógł wzlecieć na pewną wysokość, ograniczoną długością holu. Z chwilą gdy model znajduje się wysoko nad nami, biec już nie ma potrzeby, bo silne naciągnięcie nitki mogłoby zaszkodzić konstrukcji modelu (przede wszystkim skrzydłom). W tej drugiej fazie holowania trzeba być bardzo uważnym i gdy model wykorzystał długość holu, należy jedynie starać się, aby jak najłagodniej się wyczepił, nie tracąc ani metra wysokości.

×

Tyle odnośnie oblatywania „Żaka". Zaznaczam, że nie wyczerpałem w całości zagadnienia, dając jedynie ogólne uwagi wypływające z mojej jeszcze zbyt krótkiej praktyki modelarza lotniczego.

Zresztą (jak zapowiadał SiM w roku ubiegłym) spodziewam się rychłego wyjścia z druku książki „Oblatywanie modeli latających", która szczegółowo omawia zagadnienie oblatywania różnych typów modeli.

Bronisław Buk



DOROŚLI PRACUJĄ W KOLE LL

Często spotykam się z zapytaniem co właściwie powinno robić koło LL, którego członkami są ludzie „dorośli"? Nie będą już latać, a ich zawodowe zajęcia nie pozwalają im na systematyczne szkolenie ogólno-lotnicze.

Form pracy koła jest wiele o ile tylko jego członkowie chcą naprawdę aktywnie pracować. Opowiem o pracy koła, gdzie członkami są ludzie starsi.

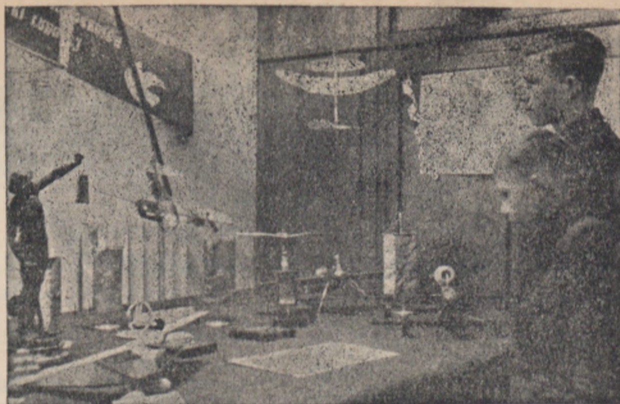
— Na walnym zebraniu koła, członkowie postanowili współpracować z modelarnią młodzieżową. W jaki sposób? — Po prostu. W najbliższym czasie wygłoszą wśród modelarzy cykl pogadanek o Planie 6-letnim z ilustracjami i wykresami. Pomogą młodym w przeprowadzeniu zebrania rodziców, zorganizują kilka imprez artystycznych z których dochód przeznaczony zostanie na potrzeby modelarni. Modelarze ze swej strony zapoznają „dorosłych" z lotnictwem, pokażą swoją modelarnię, zademonstrują zbudowane modele. W sezonie letnim urządzą wycieczkę na lotnisko, gdzie modelarze jako „fachowcy" pomogą w oprowadzeniu i objaśnieniu zwiedzających.

Wydaje mi się, że obie strony przy takiej współpracy wiele zyskają i przyczynią się do zrealizowania planów naszej organizacji.

koresp. Barbara Panaś
Kraków

Z zadowoleniem witamy Wasz list, w którym donosicie o współpracy dorosłych członków Koła LL z młodzieżą. Inne koła, gdzie członkami są ludzie starsi, którzy niejednokrotnie nie wiedzą co mają robić winni wziąć przykład z Krakowskich Kół LL.

Red.



Zdjęcie fragmentu wystawy redukcyjnych modeli, zorganizowanej w Poznaniu przez Zarząd Okręgu Wojewódzkiego LL.

DLACZEGO W MAKOWIE NIE MA LL?

Od dłuższego czasu zastanawiamy się, dlaczego w Makowie Mazowieckim nie ma ani jednego Koła Ligi Lotniczej. Są u nas różne organizacje, więc dlaczego nie miałoby być miejsca na założenie Koła LL? Jest wielu chłopców, którzyby aktywnie pracowali i przypuszczamy, że działalność Ligi Lotniczej mogłaby się dobrze rozwinąć na terenie powiatu makowskiego.

Zwracamy się do Ciebie, Kochana Redakcjo z prośbą, aby Zarząd Wojewódzki LL przysłał nam wskazówki jak założyć Koło Ligi Lotniczej.

Janusz Wiśniewski
Maków Maz.
ul. Ciechanowska 11

Prośbę kol. Wiśniewskiego przekazujemy Zarządowi Okręgu Warszawskiego LL. Pomóżcie młodzieży Makowa w zakładaniu Kół LL. (red).

DYSKUTUJEMY O „PIERWSZYM STARCIE"

FILM WZIĘTY Z ŻYCIA

Pierwszy polski film lotniczy pt. „Pierwszy start", traktujący o życiu młodzieży w szkole szybowcowej, o pięknym sporcie jakim jest szybownictwo, wreszcie ukazujący w całej wyrazistości dbałość Państwa Ludowego o rozwój naszego „skrzydlatego pokolenia", jest nie tylko filmem fabularnym, filmem, który ma nas zainteresować swoją żywą akcją, ale jest również filmem dokumentalnym.

Mogę to stwierdzić z tym większym przekonaniem, bo byłem w ub. r. na kursie szybowcowym w jednej ze szkół szybowcowych i poznałem panujące w niej życie junackie, poznałem do głębi ogromną troskę Rządu Polskiego o rozwój tej dziedziny sportu. Gdy byłem na seansie „Pierwszego startu", wydawało mi się, że to dzieje się w naszej szkole, że aktorzy — to moi koledzy z kursu.

Podczas mego pobytu na kursie szybowcowym nakręcano tam kilka scen do tego filmu. Oglądając te sztuczne, według mnie, sceny, odnosiłem się z uprzedzeniem do mającego dopiero powstać filmu. Jakież było moje zdziwienie, gdy na ekranie zobaczyłem wiele scen wziętych wprost z naszego życia. Tak więc, film „Pierwszy start" nie jest filmem fikcyjnym, lecz filmem, przedstawiającym prawdę i to jest jego szczególną zaletą.

Sądzę, że koledzy, którzy gdziekolwiek i kiedykolwiek przebywali na kursach szybowcowych, potwierdzą moje wywody.

Zbigniew Jedynak
Bielsko—Biała

KABINY NASZYCH SAMOLOTÓW

(c. d. ze str. 155)

Nowoczesne samoloty pasażerskie z reguły nie mają już nigdy nieparzystej ilości silników, lecz zawsze parzystą, bowiem poza zapewnieniem najlepszej widoczności załodze zmniejsza ona stopień zagrożenia w wypadku pożaru któregoś z silników.

W ostatniej dobie nastąpiła nowa poważna ewolucja kabin załogi samolotów pasażerskich, tym razem czysto wewnętrzna. Polega ona na ściślejszym niż dotychczas rozdziale funkcji w kabinie między członków kolektywu załogi. Potrzeba tego wynikła z wielkości obecnych samolotów pasażerskich, w których stało się czystą niemożliwością, aby jeden człowiek (pilot) mógł kontrolować poza licznymi przyrządami pilotażowymi również przyrządy nawigacyjne i silnikowe. Dlatego grupy te rozdzielono oddając każdą pod opiekę odrębnemu członkowi załogi. Odpowiednie rozmieszczenie załogi w kabinie przyczynia się do sprawnej współpracy.

Jeśli idzie o samoloty wojskowe, to kabina otwarta, skrystalizowana w swej zasadniczej formie podczas I Wojny Światowej również przetrwała bez zasadniczych zmian do roku około 1934. W tym mniej więcej czasie, to znaczy nieco później niż u samolotów sportowych, kabina zamknięta zastosowana została i u samolotów wojskowych. Tu jednak mniejszą rolę odegrał wzgląd wygody pilota, a większą wzgląd korzyści aerodynamicznych, jakie niosła ze sobą kabina zamknięta. Stwierdzono bezspornie, że samoloty zaopatrzone w takie kabiny posiadają znacznie lepsze wyczyny niż identyczne aparaty z kabinami otwartymi, i że w ogóle nie do pomyślenia jest budowanie maszyn bez kabiny zamkniętej, do szybkości większych niż 35 km/godz. i do lotów wysokościowych.

Kabina otwarta nie od razu odeszła z lotnictwa wojskowego. Na początku minionej wojny jeszcze wiele takich samolotów wzniosło się w powietrze do boju (np. polskie P-11).

Kabiny różnych samolotów myśliwskich posiadały pewne zewnętrzne cechy wspólne, jak np. przednia szyba pancerna, różniły się one jednak sposobem otwierania; najpopularniejszym było odsuwanie przeźroczystej osłony do tyłu (Jak-9), szeroko stosowano także otwieranie osłony na bok (Me-109) a najrzadziej — otwieranie drzwiczek bocznych (Aircobra). Wewnątrz kabina poza fotelem, normalnymi elementami sterowymi i przyrządami zaopatrzona była w płyty pancerne chroniące przed pociskami wroga, aparaturę tlenową do lotów wysokościowych oraz w precyzyjny celownik refleksyjny.

(c. d. n.)

POCZTA LOTNICZA

Przystępujemy do udzielenia odpowiedzi. Na wstępie — informacja dla tych Czytelników, którzy nadesłali nam pytania dotyczące warunków szkolenia. Na pytania takie wielokrotnie udzielaliśmy odpowiedzi w poprzednich „Pocztach Lotniczych". Kolegami tymi są: **Bolesław Fluśniak, Jan Szerszeń, Janusz Śledź, Kazimierz Strabel, Ryszard Florek, Władysław Tondaj, Józef Szymański, Eugeniusz Oleś, Marian Kostewicz, R. Rembieliński, Jan Król, Jerzy Sławiński, Józef Fesiak** oraz **Julian Biela**. Wszystkich wyżej wymienionych odsyłamy do 4 oraz 5 numeru SiM-u w których znajdą wyczerpujące informacje dotyczące ich wątpliwości.

Złe świadectwo o pracy założyciela Koła LL w Krzeszowicach wystawia list Kol. **Kazimierza Kasprzaka,** który pisze, że cztery miesiące temu zjawił się przedstawiciel LL, nie pozostawiając żadnych instrukcji odnośnie prowadzenia Koła. Chłopcy z Państwowego Technikum Przemysłu Drzewnego pragną pracować w LL i proszą o wskazówki, jak założyć Koło LL i jak zorganizować jego pracę?

Drogi Kolego! Wprawdzie w poprzedniej naszej „Poczcie" poruszaliśmy już raz tę sprawę, jednakże problem założenia Koła LL wyjaśniamy raz jeszcze, ponieważ mamy wrażenie, że dotyczy on nie tylko Was, ale i wielu Waszych kolegów.

Otóż przed założeniem Koła LL należy rozpocząć odpowiednią kampanię agitacyjną mającą na celu wzbudzenie jak największego zainteresowania. Można się tu posłużyć fotogazetką lotniczą, hasłami, modelami, SiM-em itp. Na tydzień przed terminem zebrania organizacyjnego należy wywiesić ogłoszenie informacyjne. Zebranie powinno być uprzednio przygotowane przez kolektyw. Należy wziąć pod uwagę, że Koło może być zarejestrowane tylko w tym wypadku, jeśli posiada conajmniej 20 członków.

Po wyborze Zarządu, w skład którego powinno wchodzić paru aktywnych i mających doświadczenie w pracy organizacyjnej ZMP-owców powinien być wygłoszony referat na temat pracy i zadań LL (można go opracować na podstawie SiM-u). Sprawozdanie z odbytego zebrania należy przesłać do Zarządu Okręgu (w Waszym wypadku do Zarz. Okręgu Krakowskiego LL, ul. 1-go Maja 6) z prośbą o zarejestrowanie i instrukcje.

Dalszą pracę Koła radzimy Wam zorganizować w oparciu o wskazówki, które znajdziecie w SiM-ie. Korzystając z doświadczeń DOSAW oraz z praktycznych osiągnięć innych Kół LL uda Wam się uniknąć błędów i postawić Waszą pracę na należytym poziomie.

Prosimy Was o nadsyłanie nam korespondencji na temat: w jaki sposób i ile skorzystaliście z naszych rad.

Powyższa odpowiedź dotyczy także Kol. **Aleksandra Machei** z Chojnic i **Mariana Deki** ze Zduńskiej Woli.



Mimo naszych próśb, aby nie posługiwać się pseudonimami, nadszedł do nas list podpisany znakiem **„Zefin"**. Kol. „Zefina" prosimy o podanie nazwiska — wtedy udzielimy odpowiedzi.

Kol. **Edwardowi Popkowi** donosimy, że aby się dostać do Państwowego Liceum Mechaniczno - Lotniczego trzeba mieć ukończone 9 klas szkoły ogólnokształcącej (tj. małą maturę). Życzymy pomyślnego zdania egzaminów.

Kol. **Piotra Lewandowskiego** zawiadamiamy, że poruszoną w Jego liście sprawę przesłaliśmy do dalszego zbadania.

Kol. **Kalinowskiego** z Żywca odsyłamy do poprzedniej poczty, gdzie znajdzie potrzebne informacje.

Kol. **Ryszardowi Byczkowskiemu** odpowiadamy, że nie możemy jedynie na podstawie jego listu udzielić miarodajnej odpowiedzi. Radzimy zwrócić się w tej sprawie do lekarza, którego wskaże Koledze Wojew. Zarząd Okr. Pomorze Zachodnie LL w Szczecinie, Al. Wojska Polskiego 60.

Kolega **B.** z Gdańska donosi nam, że Miejski Zarząd ZMP w Gdańsku poinformował go, że termin składania podań o przyjęcie na szkolenie lotnicze upłynął 27.I.51 r. Radzimy Wam nie przejmować się tymi wieściami i informujemy, że podania można składać w dalszym ciągu. Wiadomość uzyskana w Gdańsku — to nieporozumienie.

Kol. **Tadeuszowi Wilkowi** z Krosna radzimy podrosnąć jeszcze o 18 cm! O tym, czy choroby które przebyliście pozostawiły w Waszym organiźmie takie ślady, że nie możecie być przyjęci na szkolenie lotnicze — może zadecydować jedynie lekarz.

Pieniądze na prenumeratę SiM-u należy wpłacać do „Ruchu" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a, konto P.K.O. I-15678.

Kol. **Chołoweńko Tadeusz** z Jeleniej Góry zapytuje dlaczego szybowce nie są zaopatrzone w podwozia tak jak samoloty silnikowe?

Sprawa jest prosta. Szybkość lądowania szybowca jest dużo mniejsza od szybkości lądowania samolotu silnikowego i w związku z tym zachowanie jego stateczności w tym momencie nie jest konieczne. Ponadto szybowiec jest znacznie lżejszy i siły występujące w momencie lądowania są mniejsze. Dlatego też szybowce zaopatrzone są tylko w płozy, a czasem w jedno kółko. Natomiast samoloty silnikowe posiadają niejednokrotnie podwozia złożone z 6 i więcej kół. Zamiast nich stosuje się także ostatnio podwozia gąsienicowe, podobne do czołgowych.

Kol. **WŁADYSŁAW WALUŚ** zapytuje, czy mając ukończone 4 klasy szkoły podstawowej może się starać o przyjęcie na kurs szybowcowy. Musimy Was rozczarować stwierdzając, że posiadanie świadectwa ukończenia 7 klas szkoły podstawowej jest konieczne. Radzimy nie opuszczać rąk, lecz natychmiast zabrać się solidnie do roboty i dopełnić wykształcenia. Pomogą Wam w tym z pewnością Wasi koledzy ZMP-owcy. Po skończeniu szkoły — droga do lotnictwa stanie przed Wami otworem.

Wielkie wątpliwości ma kol. **IRENEUSZ CHOJWA z Dziemanowic.** Zapytuje mianowicie o to „czy szkoła przemysłowo-górnicza, do której uczęszcza będzie musiała go zwolnić z chwilą przyjęcia do szkoły lotniczej" i „czy może już składać podanie na szkolenie w LL do Powiatowego Zarządu ZMP"? Musimy Wam Kolego wyjaśnić przede wszystkim, że fakt, iż uczęszczacie do szkoły przemysłowej wcale nie przeszkadza w przyjęciu Was na szkolenie lotnicze i odwrotnie. Kursy lotnicze zorganizowane są przez LL w ten sposób, że nie przeszkodzą w Waszej nauce, a nawet pracy zawodowej Waszych starszych kolegów. Wynika z tego, że nie macie potrzeby zwalniać się z Waszej szkoły! Zbierzcie więc natychmiast wszystkie potrzebne papiery i „walcie" z nimi do Powiatowego Zarządu ZMP.

Z projektem dotyczącym opracowania książki, która ewentualnie mogłaby się ukazać, a traktującej o naszych powojennych konstrukcjach lotniczych zwraca się do nas kol. **ZENON KWIATKOWSKI z Krakowa.** Proponuje on przyjęcie przez przyszłego autora tej bezsprzecznie potrzebnej publikacji systemu, którym posłużył się radziecki pisarz Karelin, opracowując podobną książke. Wasz pomysł jest dobry i zasługuje na uwagę. Sądzimy, że książka taka, jeśli się ukaże, będzie opracowana w podany przez Was sposób.

Kolegów pragnących odbyć szkolenie lotnicze, a mianowicie: **JERZEGO RUDZIŃSKIEGO, „SOKOŁA",**



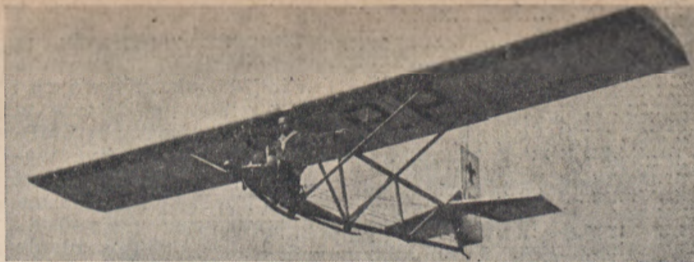
JÓZEFA RAKA, ST. NOWAKA, MARIANA KOPIJA, STANISŁAWA KOWALSKIEGO, JULIANA WANDLA oraz **CZESŁAWA PIETRZYKA** odsyłamy do „Poczty lotniczej" zamieszczonej w 4 numerze SiM-u z br., gdzie znajdą wyczerpujące informacje o tym, jak zostać lotnikiem.

PRZEZ LOTNICZE OKULARY

PRZED BUDOWĄ PROTOTYPU

Co to za „cuda" wyprawia ten młody człowiek z modelem samolotu? Nasze zdjęcie poniżej przedstawia próby wstępne, czynione w tunelu aerodynamicznym. Dokładnie wykonany według zamierzonego projektu model samolotu zawieszony jest w rurze tunelu i połączony z całym systemem precyzyjnych przyrządów pomiarowych.

Potężna turbina tłoczy powietrze poprzez tunel, które przepływa dookoła nieruchomo zawieszonego modelu. W ten sposób stwarza się sztucznie normalne warunki lotu. Wskazania przyrządów pozwalają na ocenę trafności rozwiązania konstrukcyjno - aerodynamicznego badanego modelu samolotu.



POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE

WRONA-BIS — szybowiec do wstępnego szkolenia w pilotażu szybowcowym. Skonstruowany przez Antoniego Kocjana w roku 1932. Użytkowany był do roku 1939. Rozpiętość 9.3 m; długość 5,6 m; ciężar własny 75 kg; szybkość minimalna 45 km/godz; szybkość opadania 1,2 m/sek; doskonałość 11.

W następnych numerach SiM-u:

Na prośbę naszych Czytelników wprowadzamy stały dział pod tytułem: „Lekarz lotniczy odpowiada". W dziale tym zamieszczane będą wyczerpujące odpowiedzi odnośnie zapytań z dziedziny medycyny lotniczej.





Entuzjasta boksu — bez biletu

O LOTACH OWADÓW

Lot owadów jest problemem bez wątpienia ciekawym, problemem, który obecnie zyskuje coraz większe zainteresowanie. Małe rozmiary i niesłychana szybkość ruchu skrzydełek owadzich utrudnia bardzo badania nad nimi, dlatego badania te nie były dotąd tak zaawansowane jak dla ptaków.

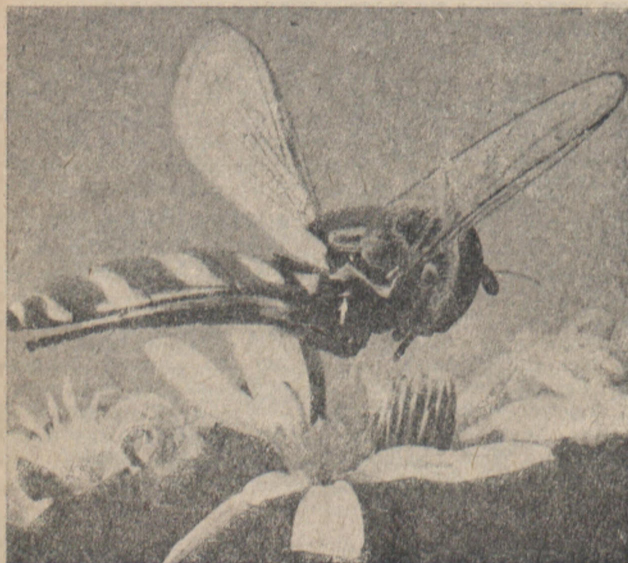
Czytelników naszych zainteresują zapewne poniższe dane techniczne muchy, osy i motyla.

Nazwa owada	dług. skrzydła w cm	pow. nośna w cm²	ciężar w gram.	ilość uderz/sek
mucha trzmielówka	1,3	0,46	0,124	120
osa	2,25	1,30	0,567	53
motyl	2,7	5	0,107	21

Ciężar mięśni owada wynosi 0,150 całkowitego ciężaru, podczas gdy dla ptaka wynosi 0,200.

Naśladując przyrodę, skonstruowano duży model owada (na zdjęciu poniżej), na którym dokonano licznych pomiarów. Między innymi uzyskano przy rozpiętości 350 mm jednego skrzydła udźwig 40 gramów.

JUŻ ZA MIESIĄC 250!!



NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:

Międzynarodowy Dzień Kobiet obchodzą uroczyście kobiety na całym świecie, jednocząc się w walce o pokój. Wśród nich są również lotniczki polskie, wytrwale pracujące nad podnoszeniem poziomu swego wyszkolenia. Foto:LL

ASTRONOMIA I LOTNICTWO

Kto z naszych Czytelników chciałby się zapoznać z pracą polskich astronomów, temu polecamy artykuł E. Białoborskiego w marcowym numerze „Skrzydlatej Polski". Również w tym numerze zostanie zamieszczony ciekawy artykuł na temat podróży międzyplanetarnych.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 1, ulica Ogrodowa 65

Warunki prenumeraty:
miesięcznie — 2 zł 40 gr,
kwartalnie — 6 zł 60 gr,
półrocznie — 12 zł 60 gr,
rocznie — 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państw. Przedsiębiorstwo Kolportażowe „R U C H" W-wa, Pl. Trzech Krzyży 16a

Zamówienia na pojedyncze egzemplarze i komplety czasopism lotniczych z lat ubiegłych, kierować na adres redakcji.

Zam. 390. 2-B-27902